



ПАРТНЕР НОВЫЙ, СТРАТЕГИЯ ПРЕЖНЯЯ

Похоже, ООО АМТ N.V. окончательно определилось со своим новым технологическим партнером – компанией SAIC Hongyan Automotive Co., Ltd. из Чунцина. Кооперация с JAC Motors, начало которой было положено ещё в 2022 году, ограничилась сборкой 188 самосвалов JAC N350, на которые миассцы установили платформы собственного производства. Между прочим, с 2007-го по сентябрь 2021 года китайская компания именовалась SAIC IVECO Hongyan Commercial Vehicle. Надо ли напоминать прежнее название АМТ N.V....

Александр СОЛНЦЕВ/Фото автора и ООО АМТ N.V.

Как сказал бы один одиозный телеведущий: «Совпадение? Не думаю». Судя по всему, после 14 лет официального сотрудничества итальянцы оставили в наследство китайским товарищам не только технологии производства и конструкцию автомо-

билей. «SAIC Hongyan оказалась очень интересной компанией, – поделился при встрече Владимир Новик, генеральный директор ООО АМТ N.V. – Такой сплав китайского с европейским. У них, по сути, европейский подход к производству, но активность и скорость при-



нятия решений куда выше. Для нас это удача». Спустя год с небольшим после начала сотрудничества SAIC Hongyan и АМТ N.V. можно сказать, что и сам продукт, несмотря на внешнюю схожесть, оказался выше качеством. Достаточно привести суммы рекламаций за год гарантийных обязательств при сопоставимом количестве реализованных грузовиков: 360 млн рублей у итальянских машин и всего восемь миллионов у Hongyan'ов!

Впрочем, ставить это в заслугу только автопроизводителям из Поднебесной было бы неправильно. Смена технологического партнера в данном случае никак не сказалась на традиционной идеологии завода из Миасса – производстве специальных грузовых автомобилей, предназначенных для нефтегазовой, лесной, строительной и добывающей отраслей. Порой от серийной конструкции здесь оставляют лишь раму да кабину с двигателем. В зависимости от назначения автомобиля меняется колесная база, балка передней оси



уступает место ведущему мосту, увеличивается высота и длина рамы, устанавливается раздаточная коробка и т.д. и т.п. «Мы не собираемся становиться производителем стандартного шасси и конкурировать с крупными автозаводами. Наша задача, как и прежде, – сделать машину, максимально приспособленную для работы в тяжелых условиях эксплуатации и суровом климате», – резюмирует Владимир Новик.

Вот почему у миасского предприятия мощная конструкторская служба, доля ИТР составляет треть от общей численности персонала (344 чел.), а модельный ряд Hongyan, нынешний и перспективный, в исполнении АМТ N.V., весьма обширен и включает шасси с колесной формулой от 4x2, 4x4, 6x2 до 8x8 и 10x10. Причем некоторые из них – это эксклюзивный продукт, которого нет в гамме материнской компании. В качестве примера можно привести находящееся в процессе разработки шасси 10x10 с разрезной рамой и задней тележкой tridem полной массой 71/79 т! Недаром название компании расшифро-

♦ Слаженный тандем: Лю Юй (Liu Yu), генеральный менеджер Международного департамента SAIC Hongyan Automotive Co., Ltd., ответственный за Россию и страны Средней Азии, и Владимир Новик, генеральный директор ООО АМТ N.V.

♦ Сотрудничество с JAC Motors ограничилось сборкой партии самосвалов с платформами производства АМТ N.V.

вывается как Advanced Manufacturing Technology New Vehicles – Прогрессивная производственная технология Новые автомобили.

В прошлом году в Миассе собрали 758 автомобилей, в том числе 180 ед. на шасси JAC. В нынешнем этот объем планируется удвоить. Напомним, что проектная мощность завода составляет пять тысяч автомобилей при работе в одну



Былое и думы...



Пока в Миасс поступают полнокомплектные кабины из Китая, но начиная со второго полугодия их здесь начнут уже самостоятельно варить и красить. Благо, современное оборудование для этого имеется, включая линию катафорезного грунтования словенской фирмы SOP International

смену. И сейчас миассцы строят ещё один производственный корпус, куда будет переведена сварка кабин и надстроек.

Логистика производства строится следующим образом. Машинокомплекты приходят из Китая по железной дороге разными маршрутами, в том числе через Монголию и Казахстан. Уровень комплектации пока STD 2,5 А, то есть ка-





С момента формирования заказа каждый автомобиль сопровождает свой контрольный журнал, в котором отображены все подготовительные и сборочные операции, контрольные операции и испытания, а также протокол приема автомобиля и устранение замечаний. Каждая сборочная операция, протокол испытаний подписывается исполнителем и мастером. Приемку готового автомобиля осуществляет представитель коммерческой дирекции «с точки зрения заказчика». Контрольный журнал хранится 10 лет



◆ Рама Hongyan отличается от ивековской по ряду показателей. Так, например, прочность её стали при испытаниях на растяжение 600 МПа против 490 МПа у рамы Trakker. Высота лонжеронов у них одинаковая, 305 мм, а вот толщина разная. У «китайцев» суммарно 12 мм (8+4) со сплошным сэндвичем по всей длине и дополнительным усилением в районе задней тележки. Впрочем, толщина усилителя может быть и восемь миллиметров. У Trakker'a этот показатель 10 мм



◆ Передняя рессорная подвеска девятилистовая. Толщина каждого листа 18 мм

◆ Задняя усиленная балансирующая подвеска: 12 листов по 25 мм. Обратите внимание на количество стремянок, их здесь четыре. В конструкции задней балансирующей тележки присутствуют дополнительные литой усилитель (сверху) и трубчатая поперечина между башмаками балансира

бина и рама в сборе, двигатель, колеса. Но не будем забывать, что АМТ N.V. – предприятие полного цикла со сваркой, катафорезным грунтованием и окраской. Поэтому начиная со второго полугодия в Миасс будут поступать уже комплекты STD 4С с полностью разобранной рамой (лонжероны, поперечины, усилители и т.д.), штампованными панелями кабины, двигателями, мостами и топливными баками. Полный цикл производства готового автомобиля, начиная от заказа комплектующих, – 100–110 дней. Однако при наличии комплектующих на складе эти сроки сокращаются до 12–14 дней.

Несмотря на внешнюю схожесть с грузовиками из Мадрида, Hongyan вовсе не копия Trakker'a. Начнем с того, что

у него более широкая дальнобойная кабина от Stralis AS. Далее рама – постоянной ширины (865 мм) и постоянного же сечения по высоте. Такая форма не требует сложного изготовления надрамника и позволяет равномерно распределить на него нагрузку. У Trakker'a, напомним, сама по себе рама уже и к тому же переменной ширины, бутылочного типа (за кабиной 836 мм, далее 776 мм). Двигатели, рядные «шестерки», вроде бы те же, семейства Cursor. Так, да не совсем. И вот почему. Это уже новое поколение с системой впрыска топлива common rail, а не с насос-форсунками. К достоинствам «общей магистрали» можно отнести меньший расход топлива, более низкий уровень

вибрации и шума двигателя и большой ресурс форсунок.

И собраны они не во Франции, а на совместном предприятии SAIC FIAT Powertrain Hongyan Co., Ltd. в Китае. В зависимости от модели/модификации в моторные отсеки грузовиков Made in Miass устанавливают версии С11 (округленный рабочий объем) мощностью 430 и 450 л.с. и С13 – 480, 520 и 560 л.с. Есть в линейке и 9-литровый Cursor, предназначенный для облегченных версий Hongyan'ов полной массой до 33 т, своего рода ответ Миасса на КАМАЗ-43118. Не забудем и про перспективную машину на КПГ, которую планируется оснащать газовым двигателем с принудительным искровым за-



Ведущие передние оси. В данном случае 10-тонные Hongyan



В стандартном исполнении используются задние мосты, рассчитанные на нагрузку 16 т. Но есть в линейке и 20-тонные модели



Раздаточные коробки, аналоги ZF VG2000/300, несут клеймо Zhuzhou Gear Co., Ltd., дочерней компании Weichai Power. Кстати, вариантов отбора мощности у Hongyan'ов три: от двигателя, коробки передач и раздаточной коробки



Cursor'ы работают в паре с 12-ступенчатыми механическими коробками передач Fast Gear с двойным промежуточным валом. В стандартном исполнении КП крепится на пяти опорах. Причем пятая опора на усиленной поперечине без выступающих за габариты рамы элементов, что упрощает монтаж надстроек



жиганием Shanghai SC13 CNG. Это уже продукция компании SDEC – Shanghai Diesel Engine Co. Впрочем, и это ещё не всё. По заказу Газпрома и Роснефти линейку Hongyan планируется дополнить грузовиком с электроприводом! При этом миассцы рассчитывают сохранить ходовую, как у машин с ДВС, с той лишь разницей, что привод будет осуществляться от электромотора.

Двигатели стыкуются с 12-ступенчатыми механическими коробками передач Fast Gear с двойным промежуточным валом. Однако, по словам Евгения Родионова, коммерческого директора ООО АМТ N.V., им на смену, скорее всего, придут роботизированные КП F12JZ24A той же фирмы. Партия оснащенных ими машин сейчас как раз проходит испытания в условиях реальной эксплуатации. Раздаточные коробки, аналоги

◆ Двигатели, рядные «шестерки» с рабочим объемом 9, 11 и 13 литров, все Евро-5, производятся на совместном предприятии SAIC FIAT Powertrain Hongyan Co., Ltd. в Китае



Стандартные топливные баки объемом 400 и 550 л. По заказу возможно 800-литровое исполнение. Топливозаборники с обогревом

◆ Стальная защита радиатора и картера двигателя. Головную оптику защищают решетки

ZF VG2000/300, несут клеймо Zhuzhou Gear Co., Ltd., дочерней компании Weichai Power. Особо упоминания достойны передние ведущие оси и мосты. На «стандартных» машинах спереди используются 9-тонные изделия Shaanxi Hande Axle Co., Ltd. и Hongyan (явно

по лицензии) с нагрузкой уже 10 т. Сзади же устанавливают 16-тонные HY300. Но есть в линейке и куда более выносливые модели – 13-тонные передние и 20-тонные задние!

Гарантия на Hongyan'ы миасской сборки составляет один год на весь автомобиль,

Перспективная модельная линейка предприятия предусматривает выпуск широкой гаммы автомобилей полной массой до 90 тонн, с колесными формулами 4x2, 4x4, 6x2, 6x4, 6x6, 8x4, 8x8 и 10x10



◆ Варианты исполнения выпускной системы

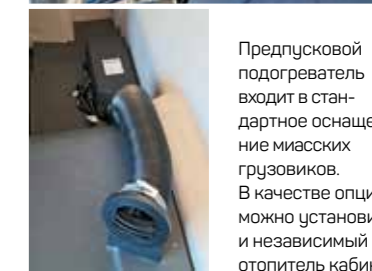


Интерьер дальнбойной кабины от Stralis AS

◆ Тяжелый самосвал AMT N.V. 752900 с колесной формулой 8x8. Кузов полукруглого сечения собственного изготовления объемом 23,5 м³. Толщина днища – 8 мм, бортов – 5 мм. Гидравлика от Hubei Jiaheng Technology Co., Ltd. Технически допустимые полная масса 50 100 кг и грузоподъемность 32 000 кг. Кстати, выпуск оригинальных кузовов в Миассе наладили ещё в 2006-м, дальше последовали и другие спецнадстройки – контейнеро-возные, сортиментовозные, трубоплетевозные площадки и т.д.

работы и запчасти с ограничением пробега в 100 тыс. км в зависимости от того, что наступит раньше. Дополнительно она действует и второй год – на работы и запчасти по ремонту силового привода с ограничением пробега в 200 тыс. км.

Сейчас совместная деятельность партнеров регламентируется шестью соглашениями, в том числе о техническом сотрудничестве, поставках КД, запчастей, бренд-буке, сервисе и гарантиях. Создадут ли АМТ N.V. и SAIC Hongyan Automotive совместное предприятие, руководствуясь предшествующим опытом? Исключать подобное развитие ситуации нельзя, однако если это и произойдет, то не раньше чем через пару-тройку лет, учитывая особенности китайского законодательства на сей счет. ■



Предпусковой подогреватель входит в стандартное оснащение миасских грузовиков. В качестве опции можно установить и независимый отопитель кабины

